

## FALANDO SOBRE TRANSPORTES. AS FALÁCIAS DO MOPTC (3ª PARTE)

### A renovação de um contrato baseada num projecto virtual

Tencionava concluir com este texto os outros dois publicados anteriormente. Contudo, ao receber um semanário de leitura habitual, constatei entre as suas folhas a existência de um impresso – aliás com uma boa apresentação gráfica, colorida – onde se falava do projecto da Nova Alcântara a que já tive ocasião de me referir em 9 de Outubro p.pº.

1 – No editorial assinado pelo Presidente do Concelho de Administração da APL, o seu autor procurava justificar este “projecto inadiável” o qual, segundo ele, iria fomentar uma forte aposta na utilização do transporte ferroviário e fluvial e desenvolver as ligações do Porto de Lisboa com as novas plataformas logísticas que irão ser instaladas na região (Bobadela, Castanheira do Ribatejo e Poceirão).

Confesso a minha perplexidade, dado que era do meu conhecimento a existência de um documento do MOPTC, datado de Dezembro de 2006, contendo as “Orientações Estratégicas Para o Sector Marítimo Portuário”, nele constando – **o que me parecia mais importante, urgente e indispensável** – a elaboração do “Plano de Estratégia e Exploração do porto”, com o horizonte temporal de 2008; suponho eu, na sequência do Plano Nacional Marítimo Portuário, previsto nesse mesmo documento para 2007.

Pelos vistos, o MOPTC resolveu subverter a sua própria estratégia e presentear a APL e os cidadãos de Lisboa com o Projecto (?) virtual, cinematográfico e espampanante do Novo Nó de Lisboa, totalmente omisso nessas “Orientações Estratégicas”.

E a APL, para mostrar o seu acordo e total dependência da Tutela, esclareceu que “... estando, agora, fixados os objectivos e metas claras ... importa definir metas temporais para a sua revisão e adaptação”.

Projecto este, repito, que não passa de umas miragem, cheio de dúvidas e problemas esboçados – mas não resolvidos – unicamente para permitir renovar por mais umas três dezenas de anos o contrato de concessão à Liscont (leia-se Mota Engil) a pretexto de uma urgência não devidamente fundamentada (leia-se o meu texto anterior) e com a contrapartida (em que percentagem?) da comparticipação dessa empresa nas obras a efectuar. E são muitas, caras e não totalmente estimadas.

**Posso afirmar, sem qualquer hesitação, que a APL não analisou todas as soluções alternativas possíveis** nem, tão pouco, seria possível concluir “com o auxílio de estudos económico-financeiros e jurídicos” a validade da solução que foi “oferecida” à Mota-Engil.

Até porque ainda não há projecto, ante-projecto ou mesmo estudo que permita elaborar uma estimativa - já não digo orçamento – dos trabalhos a efectuar. Em minha opinião e com algum conhecimento de causa, de tal modo difíceis e complexos que tenho fortes dúvidas quanto à sua exequibilidade, por um preço razoável.

Por isso mesmo darei a conhecer uma solução que julgo digna de estudo, aliás, a juntar a muitas outras sugestões que apresentei na 2ª Parte deste trabalho.

**2** – Prossequindo com a leitura do belo impresso recebido fiquei, desde logo, motivado para uma visita à exposição anunciada na Gare Marítima de Alcântara. Tanto mais que, há muitos anos não revia os painéis do Almada Negreiros que fui encontrar impecáveis na sua conservação, ladeando um ecrã onde passava, periodicamente, um filme de propaganda ou seja, a divulgação deste projecto... virtual.

Resumindo fica-se a saber que o projecto Nova Alcântara representa um investimento total de 407 milhões de euros, dos quais 227 milhões da responsabilidade da Liscont e o restante a repartir pela REFER (106 milhões) e pela APL (75 milhões).

Nele está previsto o enterramento das linhas da c.f. na zona, incluindo uma ligação da linha de Cascais à de Cintura, por túnel, dando continuidade aos serviços urbanos de passageiros entre as duas linhas. Contempla, ainda, a construção de uma nova estação subterrânea em Alcântara-Terra, como ponto de passagem entre as duas linhas.

Nada se adianta, porém, que nos possa esclarecer acerca da viabilidade deste projecto (pensado há muitos anos, mas nunca concretizado), extraordinariamente complexo e difícil de executar dadas as muitas condicionantes do que resultará um custo fortemente penalizante. Lembro, entre outros:

- A sua implantação numa falha sísmica e em solos de composição pouco favorável e orografia complicada, entre vias urbanas muito solicitadas;
- A existência do chamado caneiro de Alcântara (subterrâneo) que vai desaguar no Tejo e cerca de 60 m a jusante da Gare Marítima de Alcântara carreando, por vezes, muito material sólido à mistura. O local onde desagua no rio, perto do cais, é bem visível pelo constante borbulhar das águas;
- Baixando as cotas do c.f. das linhas Lisboa/Cascais, com uma nova estação subterrânea em Alcântara-Terra, daí resulta que não é possível garantir o gradiente 12 por mil recomendável para uma linha mista (passageiros e mercadorias), no troço de cerca de 3 km entre essa estação e Campolide.
- Por outro lado, o abaixamento das linhas na proximidade da Gare Marítima de Alcântara irá fazê-las colidir com o atrás citado caneiro; para que isso não aconteça, seria necessário agravar substancialmente a pendente final do seu percurso para poder passar debaixo das linhas do c.f. (ou vice-versa, o que também seria absurdo).

Permitam-me que aconselhe uma consulta aos arquivos da Sociedade OPCA, empresa prestigiada na época e à qual se devem muitas obras emblemáticas, entre as

quais lembro o já referido caneiro de Alcântara, o túnel ferroviário no seguimento da Ponte 25 de Abril, o Cristo-Rei, o Armazém Frigorífico do Bacalhau (hoje Museu do Oriente) e, ainda, muitas outras obras de engenharia relativas ao Plano de Rega do Alentejo, nomeadamente barragens, túneis, reservatórios de água, canais, pontes, habitações, etc. .

**3** – No lindo folheto que me foi parar às mãos também se diz, possivelmente para dourar a pílula, que está prevista a construção do terminal de cruzeiros de Sta. Apolónia, para fins de 2010, obra esta que inclui o desenvolvimento e a reabilitação dos cais existentes entre o actual terminal de Cruzeiros de Sta. Apolónia e a Doca da Marinha, **numa extensão de 675 m** obrigando, por isso, ao fecho da Doca do Terreiro do Trigo. Obra esta que irá concentrar **“todo o movimento de navios de cruzeiros”** (o sublinhado é meu).

Francamente é pouco, muito pouco em termos do presente e futuro, quando se sabe que esta actividade de turismo tem um forte potencial de crescimento e já se pode constatar a entrada de 300 mil turistas anuais, por esta via.

Dadas as dimensões do cais acostável parece-nos, pelo contrário, que não se pensou no futuro; com efeito, navios como o “Elizabeth II” ou o “Independence of the Seas” apresentam-se com comprimentos que excedem largamente os 300 m (o primeiro com cerca de 345 m e o segundo, um pouco menos, com 315m).

Salvo melhor opinião, penso que as dimensões modestas deste cais estão condicionadas, a jusante, pela actual Estação Fluvial (carreiras do Seixal, Montijo, Barreiro, Cacilhas), para não prejudicar ou mesmo impedir a navegação dos barcos que aí acostam; e, a montante, pela implantação da Ponte Chelas-Barreiro que já tive ocasião de criticar em trabalhos anteriores. Situação esta agravada, ainda mais, pela cota muito baixa no banzo inferior do seu tabuleiro – **escandalosamente baixa, repito** – além de muitos outros inconvenientes também fortemente penalizantes que enumerei oportunamente.

Será que a Câmara Municipal de Lisboa não tem uma palavra a dizer? E já nem faço referência à Junta Metropolitana de Lisboa com funções e meios muito limitados.

Na verdade, a jovem democracia portuguesa ainda não aprendeu a repartir competências e responsabilidades. Faz imensa falta uma **Comunidade de Transportes** nas grandes cidades, isto é, organismos de planeamento, gestão e controle, dispondo de meios que lhes permitem coordenar acções integradas no campo do Urbanismo/Transportes, a vários níveis.

Ou, de forma mais simplificada, menos elaborada, a existência de uma “holding” de transportes urbanos, ou seja, uma empresa que associa todos os operadores e os municípios envolvidos a qual, sem prejuízo da autonomia de cada uma das empresas componentes, **assegura uma gestão coordenada, complementar e não concorrente** de todo o sistema de transportes urbanos da cidade e respectiva área suburbana.

Tudo isto já foi experimentado, em maior ou menor grau, em muitas cidades e há várias dezenas de anos. Mas, em Portugal, a norma consiste em centralizar o poder de forma rígida e hierárquica.

No caso vertente, tanto mais fácil porquanto há uma forte dependência entre os Serviços e o Ministério que os tutela. Com os resultados que se conhecem.

**4** – Quando o Sr. Presidente da APL afirma que o Terminal de Cruzeiros de Sta. Apolónia irá concentrar “todo o movimento de navios de cruzeiro”, parece ter esquecido o que afirmou há menos de dois anos, ao “prever a construção de um terminal de cruzeiros na margem sul do Tejo, no concelho de Almada”. E, acrescentou na altura, que o “estuário do Tejo passará a dispor de dois terminais de cruzeiros, já que está prevista a instalação de um outro na zona de Sta. Apolónia”.

Por outro lado, o Presidente da Comunidade Portuária de Lisboa defende, e bem, que “a expansão do Porto de Lisboa deverá passar pelo futuro terminal de contentores da Trafaria, junto à Silopor ...”.

Lembro que a APL apresentou uma taxa de ocupação de 67% para a carga geral, em 2015; mesmo assim, a AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação de Portugal – **declara que esta meta é demasiado optimista. Donde concluímos que há folga suficiente para se encontrar uma solução adequada – e bem pensada – antes do final da concessão outorgada à Liscont.**

Lembro, ainda, que o IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, organismo regulador, cabendo-lhe elaborar proposta para a nova lei dos portos e apresentar a sua estratégia em função dos mercados-alvo, **não se pronunciou** sobre a renovação do contrato de concessão à Liscont, agora em condições muito mais vantajosas. Com áreas de armazenamento e fundos de acostagem muito superiores aos actuais do que resultará, certamente, uma capacidade e competitividade acrescidas. E sem novo concurso .... Contudo, ao IPTM cabe-lhe identificar e padronizar “os instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões”.

Porque não se pronuncia?

Porquê esta pressa do MOPTC na ampliação do terminal de contentores de Alcântara, quando ainda há muito que possa ser feito para aumentar a sua rentabilidade actual, conforme pude indicar pormenorizadamente na 2ª Parte deste trabalho?

E, de acordo com o que então propus, **porque não “aguentar” um pouco mais o terminal de Alcântara (com algumas correcções, conforme indiquei) e faze-lo parte integrante do Plano de Expansão do Porto de Lisboa, quando este for aprovado?**

Ou será que estes planos e orientações estratégicas – demasiadas vezes alteradas – servem, unicamente, para entreter os técnicos os assessores e os consultores deste Ministério?

Quando da justificação do local a ser adoptado, pelas entidades oficiais, para o Novo Aeroporto de Lisboa, em Alcochete, a CIP apresentou – em tempo recorde – dois estudos pagos por um grupo de empresários, tão modesto que nem pretendiam ser conhecidos.

O que é certo é que o MOPTC, após anos de reflexão (?) e uma plethora de estudos, rendeu-se de imediato a esses projectos, sem grande luta.

Agora, a forma como está a ser encarada a renovação do contrato da Liscont, em Alcântara, ainda é mais preocupante e atinge as raias do escândalo. Cito, a propósito, o que escreveu Miguel Sousa Tavares, um dos fundadores do movimento de cidadãos de Lisboa contra a ampliação do Terminal de contentores de Alcântara: "... O pedido será entregue e isso significa que os deputados vão ter de apreciar o diploma do Governo e poderão revogá-lo, se assim o ditar a sua consciência e a sua noção de interesse público. Sabedora disto, a APL tratou de, logo no dia seguinte, assinar a correr o dito contrato da Liscont, mediante o qual esta ficou desde logo garantida com uma brutal indemnização no caso de o projecto não ir adiante. Tudo devidamente cozinhado entre dois conhecidos escritórios de advogados de negócios. Muito socialistas". Se assim é, sinceramente, sinto-me enojado.

São apresentadas, oficialmente, soluções preparadas no segredo dos gabinetes (ou dos escritórios das empresas?), de modo injustificado, desnecessário e mal estudadas, dando azo a projectos megalómanos que irão exceder as estimativas feitas.

Afinal, quem tutela a APL? O Ministério ou a Mota-Engil ? Não ignoro que esta tem nos seus quadros pessoas de muito alta influência nos dois maiores partidos políticos nacionais. Mas então, por favor, Senhor Primeiro Ministro acabe com estas confusões e estabeleça um Código de Conduta aceitável já que para isso **também** dispõe da maioria absoluta.

Face a estas e outras habilidades que tenho vindo a denunciar, havendo ou não concursos simulados (ou nem isso), é bem visível a teia de compadrios e cumplicidades violadoras do interesse público. Pelo que, mais uma vez lhe peço, Senhor Primeiro Ministro, aja com celebridade para acabar com este regabofe.

Entretanto, para mim este MOPTC deixou de existir como algo de credível.

**5** – Fechando este parêntesis e prosseguindo com a leitura do impresso fica-se a saber que, através da linha de Cintura, a seguir à Gare do Oriente, será possível assegurar as futuras ligações à Rede de Alta Velocidade e, também, ao Novo Aeroporto de Alcochete.

No que se refere a este último, permitam-me uns breves comentários:

Por estrada ou, então, por caminho-de-ferro, o Novo Aeroporto ficará localizado a 48 Km de Lisboa (pela Ponte Vasco da Gama serão 68 KM). Isto significa que, para a grande maioria dos utentes, o acesso à Gare atingirá os 100 Km terrestres, numa viagem de ida e volta, ou seja, cerca de 1/3 do percurso Lisboa / Porto feito de avião. Com os inconvenientes que se conhecem no que se refere aos gastos de combustível e, longe vá o agouro, ao aumento das possibilidades de desastre.

Acrescento que, com base num bom desempenho dos caminhos-de-ferro no percurso Porto / Aveiro / Coimbra / Leiria/ Lisboa, é por demais evidente que uma boa parte dos passageiros irá privilegiar este em detrimento do automóvel ou do avião.

Numa outra perspectiva, se estamos a pensar num aeroporto com funções predominantemente “hub” – aeroporto principal que concentra as partidas e chegadas de aviões com capacidades diferentes e, assim, fazer corresponder os voos curtos e médios com os de longa duração – então, parece-me que tanto faz Alcochete, como Coimbra ou, porque não, o Porto.

Antes de se pensar na privatização da ANA a 51% - **um erro de consequências muito graves para o país** – haveria que elaborar um Plano Estratégico para o Desenvolvimento dos Aeroportos nacionais.

Como é sabido Alcochete irá ficar situado, em boa parte, sobre a mais importante reserva aquífera subterrânea do país, com as más consequências bem previsíveis para

todos nós (incluindo o Ministério do Ambiente?). Tanto mais que haverá ainda que utilizar uns 400 há de terrenos destinados à cidade aeroportuária, concentrada ou dispersa. Reserva essa já em parte “comida” pela plataforma logística do Poceirão e, a Norte do rio Tejo, pela Castanheira do Ribatejo.

Já agora, em maré de palpites – pela minha parte pouco fundamentados à míngua de dados credíveis, indispensáveis – porque não ensaiar a localização em Sta. Cruz, cerca de 45km a Norte de Lisboa? Com boas áreas disponíveis entre A-dos-Cunhados / Bombardeira / Sta Cruz / Ponte do Rol e muito perto de Torres Vedras? Quem sabe? Talvez que esta escolha permitisse, finalmente, a modernização tão desejada da linha do Oeste, muito fácil de melhorar no seu traçado, dadas as boas características do terreno e, assim, aliviar um pouco mais a linha Norte /Sul.

**6** – Por último, a APL procura responder às perguntas mais frequentes, segundo diz; destacamos:

- Fica-se a saber que irá ser criada uma zona de acostagem e operação de barcaças e um feixe de mercadoria (doca seca). Será construída uma nova estação ferroviária para mercadorias, abaixo do nível do solo, que terá ligação ao futuro nó ferroviário de Alcântara.

Tudo isto é muito bonito no papel e no filme projectado na Exposição organizada pela APL; simplesmente não havendo um projecto ou anteprojecto de engenharia, ou os seus fundamentos, as perguntas serão certamente incómodas e ficarão sem as respostas adequadas.

Nomeadamente quanto à concretização das ligações ferroviárias, no nó de Alcântara, com as linhas Lisboa /Cascais e Alcântara / Campolide, com o caneiro de Alcântara pelo meio, e ao lado, uma espampanante estação ferroviária subterrânea para passageiros e mercadorias, tudo isto implantado numa zona de níveis freáticos elevados, forte risco sísmico e solos com características geológicas difíceis. A propósito onde fica a gare de triagem dos vagões, indispensável?

Ao considerar-se um cais de acostagem com fundos de ordem dos 16,50 m isso implica, certamente, um reforço apreciável dos actuais ou, mesmo, ao sua substituição conforme escrevi em 9 de Outubro p.pº.

**E com tantas mexidas no subsolo, será lícito perguntar em que medida elas irão afectar, agravando, as consequências das cheias que ciclicamente afectam a zona de Alcântara,.**

- No que respeita à chamada cortina de contentores, ela já hoje atinge os 5 ou 6 empilhados uns sobre os outros, normalizados, de 20 ou 40 pés de comprimento, uma altura de 9 pés e 6 polegadas (2,90 m) e 2,46 m de largura; daí resulta uma “parede” com  $5 \times 2,90 = 14,50$  m de alto. Os novos pórticos “portainer” atingem os 115 m e conseguem alcançar 20 filas de contentores, dado que têm um alcance de 45 m; portanto, a sua rentabilização levará a uma maior altura no empilhamento e “paredes” cada vez mais espessas.

É claro que não serão as “quatro aberturas” entre os molhes de contentores que irão melhorar o aspecto da muralha de aço aí prevista nem, tão pouco, aliviar substancialmente as lindas vistas; aliás, essas aberturas seriam sempre indispensáveis para permitir o percurso dos “mafis” ou das gruas móveis.

Sugere-se aos snrs. Especialistas que se desloquem sobre o terreno (pessoalmente, como amador, aproveitei uma ida recente a Barcelona) e vejam como esta é uma actividade dinâmica, por vezes febril dadas as poucas horas disponíveis para “safar” um navio, envolvendo também muitos outros meios de transporte em terra (guindastes móveis, pórticos, tractores de rodas ou de lagartas, c.f., camiões, etc.). como á-parte, direi que Barcelona é o 3º porto de contentores de Espanha, em importância, ficando Valência em 2º lugar e Algeciras ocupando o 1º, qualquer deles muito acima de Lisboa ou Sines.

Só para termo de comparação, em TEU´s de 20 pés, aproximadamente, por ano:

Algeciras ... 3.500.000  
Valência ... 2.700.000  
Barcelona ... 2.200.000  
Alcântara ... 250.000

- Um ponto importante a esclarecer diz respeito ao aproveitamento da linha de Cintura para escoamento dos contentores do terminal ou, então, o seu transporte por via fluvial.

A primeira solução parece-nos dificilmente praticável, dado que esta linha será, julgo eu, preferencialmente aproveitada para transporte de passageiros a distribuir pelas estações da cidade de Lisboa, em concordância com as do Metro.

- Deste modo, para se evitar a subida exponencial do número de camiões que hoje penalizam fortemente esta zona, há que incentivar a via fluvial, tanto mais que as barcaças podem transportar muitas dezenas de contentores, ao passo que os camiões, regra geral, transportam um só de cada vez.

Contudo, como já escrevi, a solução fluvial envolve a resolução de muitos outros problemas, nomeadamente no que se refere á navegação no rio e, também, ao seu crescente assoreamento como resultado da projectada ponte Chelas–Barreiro.

**7** – A solução que preconizo em substituição das grandes obras anunciadas pelo MOPTC é muito simples, eficaz e incomparavelmente mais barata do que a que está prevista; e com um tempo de execução – e os transtornos inevitáveis – também muito reduzidos.

Para isso, **terá de ser posto de parte o enterramento das linhas da c.f.** ( o velho complexo da estrada-raínha ainda perdura) e inverter as prioridades, ou melhor, a sobreposição das vias (estradas / caminhos de ferro), sabendo-se que é muitíssimo mais fácil “mexer” nas primeiras do que nas segundas, dado estas exigirem uma topografia “mais fina” – inclinações dos troços e raio das curvas; estou certo que os técnicos, pelo menos, compreenderão esta linguagem.

Com isto quero dizer que se deverão manter as linhas de c.f. aos níveis actuais (eventualmente um pouco mais baixas) e os atravessamentos das rodovias feitos `a custa de passagens superiores (pontes de b.a. e ferro, por exemplo).

No caso vertente haveria que considerar, no sentido Lisboa / Cascais, duas passagens superiores à linha de c.f. que liga Alcântara-Mar a Alcântara-Terra, respectivamente na Av. Da Índia e na de Brasília; e uma outra em F. da Silveira / Av. 24 de Julho. Tão simples, como isso, e este problema fica resolvido.

Lembro a existência. À saída de Alcântara – Mar, de duas pontes provisórias ... construídas há muitos anos mas que ainda perduram apesar do tráfego intenso que as procura.

Estou certo que os arquitectos da C.M.L. e os da APL serão capazes de “arrancar” uma bela solução arquitectónica para o nó de Alcântara, provavelmente a calcular pelos seus colegas engenheiros que aí trabalham com toda a competência.

Talvez com algum desgosto do Senhor Ministro e da SET que, eventualmente, terão de encontrar outras obras de espavento para justificarem o seu reinado.

Quanto á Mota-Engil, cuja actividade conheço há muitos anos, como bons empreiteiros que são, dirão que isto são contingências da vida ... e há mais vida para lá de Alcântara.

Claro está, a estação de Alcântara – Terra deverá continuar à superfície e, no cais de contentores de Alcântara, nada obsta a que procedam às demolições previstas de alguns edifícios mais ou menos subaproveitados, desde que não destruam os painéis do Almada Negreiros.

Concordo com o Sr. Primeiro-ministro quando diz que há imenso que fazer em Portugal, o que significa despesas muito elevadas, **a pagar com o nosso dinheiro**; pelo que se exige ponderação e perseverança.

Esta é uma característica apreciável desde que isso signifique teimosia ou inflexibilidade; o que poderia ser encarado como reflexo de surdez psíquica, deficiência esta grave, congénita e sem cura.

Nota: como vem sendo meu hábito, enviarei este texto, por e-mail, à SET

H. Oliveira Sá, 15 de Novembro de 2008

e-mail : [henrique.oliveira.sa@clix.pt](mailto:henrique.oliveira.sa@clix.pt)

site : <http://caminhosferroaltavelocidade.planetaclix.pt>